

Где ты, невидимая рука рынка?



Фарид ХУСАИНОВ,
канд.эконом.наук,
доцент РОАТ МИИТ
(Москва)

Тема регулирования ставок (тарифов) операторских компаний вновь оказалась в центре внимания. Формальным поводом обсуждения стало предупреждение ФАС одному из крупнейших операторов.

Но в процессе обсуждения этой темы со стороны некоторых чиновников стали звучать идеи, что нужно начать регулировать ценообразование на рынке операторских услуг.

На первый взгляд (как, впрочем, и на второй) идея регулировать цены в сфере, где работает и конкурирует множество частных компаний, представляется, деликатно выражаясь, более чем странной. И, очевидно, ошибочной. Но последние два-три года показали, что наиболее неквалифицированные и невежественные с точки зрения экспертов предложения, становятся потом постановлениями правительства или федеральными законами. Поэтому есть смысл поговорить о том, что такое ценообразование в рыночной экономике.

Важно понимать, что цена на тот или иной товар или услугу является важнейшим экономическим сигналом для всех участников рынка. Цены (если они не деформированы государственным вмешательством) сигнализируют рынку, есть ли дефицит или избыток того или иного товара. И если цены растут, то это означает, что спрос недостаточно удовлетворен, что на стороне пред-

Идеи начать регулировать цены там, где раньше работал рынок, все чаще гнездятся в головах российских чиновников. Так, недавно вице-премьер российского правительства призвала регулировать заработную плату в некоторых частных отраслях. Что-то похожее происходит и в отношении рынка железнодорожных грузовых перевозок.



ложения появились какие-то проблемы. И именно этот рост цен подает сигнал, что появился сегмент с повышенной доходностью (или прибыльностью), что в свою очередь создает стимулы для увеличения предложения.

Динамику цен можно сравнить с динамикой температуры больного. Если температура повышена, значит где-то в организме идет воспалительный процесс. Если вы в приказном порядке распорядитесь, чтобы на градуснике была фиксированная «справедливая температура», то больной от этого здоровее не станет. Наоборот, он не будет знать, какова его настоящая температура, и не поймет, какие лекарства принимать (или не принимать).

Вот как работал этот механизм в прошлые годы.

В 1999 году в стране начался восстановительный рост, и промышленность довольно быстро столкнулась с дефицитом подвижного состава. При этом МПС не в состоянии было ликвидировать дефицит своими силами. Экономическая наука говорит нам: если вы хотите ликвидировать дефицит, вы должны либерализовать соответствующий рынок. Соответственно, в Прейскуранте № 10-01 (вступившем в силу в 2003 году) было принято решение о выделении в тарифе дерегулированной (для частных вагонов) вагонной составляющей.

Сначала самые первые операторы повысили вагонную составляющую в тех сегментах, где регулируемый тариф был ниже, чем «цена равновесия». Это были перевозки нефти и нефтепродуктов, черных металлов,



Рис. 1



Рис. 2

удобрений и других относительно высокодоходных грузов. Появившаяся в этом сегменте сверхприбыль стала сигналом для владельцев капитала, что нужно все бросать и идти в этот сегмент. Повышенная норма прибыли является тем экономическим магнитом, который притягивает капиталы из других отраслей.

Далее капитал «увидел», что при наличии вагонов можно получать сверхдоходы, и предъявил спрос на подвижной состав. Вагоностроительные заводы, которые в 90-е и начале 2000-х «лежали на боку», стали получать огромные заказы. Что примечательно: все эти годы много говорилось о необходимости государственного заказа, о государственных инвестициях в эту отрасль, но разговоры не помогали. Но как только с языка писем и жалоб экономика перешла на язык цен, инвестиционный процесс был запущен. А поскольку производственные мощности были ограничены, цена на новые вагоны пошла вверх. В результате, производство вагонов с 2-6 тыс. единиц в год в период 90-х – начала 2000-х выросло до 43 тыс. единиц в год в предкризисный 2008 г., выйдя на экстремально высокие значения к 2011-2012 гг. Дефицит был ликвидирован.

Аналогично переходу в 1992 году от советской плановой экономики к рыночной, когда дефицит в разнообразных секторах экономики (от

продуктов питания до мебели, одежды, медикаментов и товаров длительного пользования) был устранен, перестраивалась и сфера рынка предоставления вагонов. Сработал механизм, который экономисты называют «невидимой рукой рынка». В сфере железнодорожных грузовых перевозок экономика получила два рынка – рынок предоставления вагонов с дерегулированными ценами и рынок услуг инфраструктуры (включая локомотивную тягу), ценообразование которого регулируется государством. Отличаются ли друг от друга рынки с разным принципом регулирования цен? Как на этих рынках происходит «подстройка» предложения под динамику спроса?

Рассмотрим два действующих источника сведений о нерегулируемом сегменте, т.е. о ставках оператора. Первый – еженедельные публикации сайта журнала «Промышленные грузы» (рис. 1 – график динамики ставок на полувагоны, построенный по данным сайта «Промгрузы»).

Второй – ежемесячные отчеты, публикуемые аналитическим центром НП СОЖТ (рис. 2 – график динамики средневзвешенной по всем родам подвижного состава ставки, построенный по данным Аналитического центра СОЖТ).

Здесь необходимо сделать существенную оговорку: информация из этих источников не всегда и не по всем родам подвижного состава

совпадает, «разброс» между значениями может составлять от 5 до 15%. Но общая динамика примерно одинакова. А в любых индексах, построенных на основе опроса, важны не абсолютные значения (они могут быть неточны из-за недостаточной величины выборки или ее нерепрезентативности), а динамика их изменения.

На протяжении 2010-2011 годов вплоть до середины 2012 года ставки операторов за предоставление вагона росли. Затем, с середины 2012 г. к началу 2013 г., произошло радикальное снижение этих ставок. В частности, это снижение по полувагонам было почти двукратным – с 1600 рублей за вагон в сутки в июне 2012 года до уровня 600-750 рублей в сутки к январю-марту 2013 года.

По данным обзоров, регулярно публикуемых НП СОЖТ, ставки операторов с января 2008 г. до декабря 2015 г. снизились на 34%.

При этом за тот же период – с 2008 по 2015 гг. – регулируемые тарифы «РЖД» росли каждый год, кроме 2014 г.: в 2008 г. + 21,2%, в 2009 г. +11%, в 2010 г. +9,4%, в 2011 г. +8 %, в 2012 г. +6%, в 2013 г. + 7%, в 2015 г. +10%. Итого с 2008 по 2015 г.г. уровень регулируемых тарифов РЖД вырос на 98,3%, т. е. почти в два раза. И это еще без учета повышения тарифов на экспорт, которое было сделано в рамках «ценового коридора» в 2015 году (а если добавить повышение на 9% в 2016 г., то уровень тарифов в январе 2016 к декабрю 2007 г. составил 216,3%).

Динамика индексации тарифов РЖД приведена в таблице.

Цена на тот или иной товар или услугу является важнейшим экономическим сигналом для всех участников рынка

Динамика средних ставок операторов и индексации тарифов РЖД с января 2008 г. по декабрь 2015 гг.



Рис. 3

Динамика парка грузовых вагонов в России в 2001-2015 гг, тыс. единиц

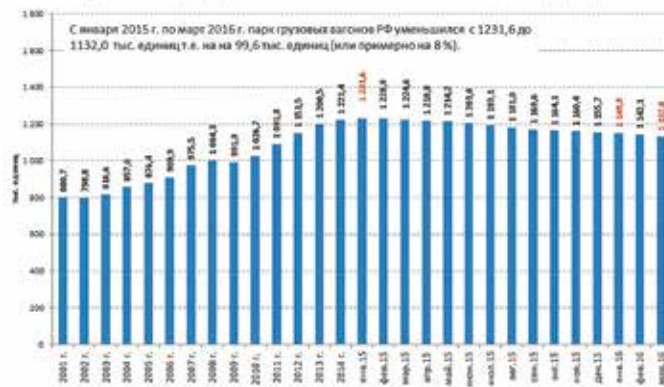


Рис. 4

Таблица

Год	Даты индексации	Общая индексация (коэффициент к уровню предыдущей индексации)	Индексация нарастающим итогом
2007	31.12.2007		1,00
2008	с 01.01.2008 г.	1,1109	1,111
	с 02.04.2008 г.	1,0101	1,122
2009	с 01.07.2008 г.	1,08	1,212
	с 10.01.2009 г.	1,05	1,272
2010	с 01.07.2009 г.	1,057	1,345
	с 01.01.2010 г.	1,094	1,471
2011	с 01.01.2011 г.	1,08	1,589
2012	с 01.01.2012 г.	1,06	1,685
2013	с 01.01.2013 г.	1,07	1,802
2014	с 01.01.2014 г.	1,00	1,802
2015	с 01.01.2015 г.	1,10	1,983
2016	с 01.01.2016 г.	1,09	2,161

В таблице приведены данные именно индексации тарифа, а не фактического роста. А это не одно и то же. Например, в 2015 г. тарифы были проиндексированы на 10%, но помимо этого для перевозок на экспорт в рамках так называемого «тарифного коридора» тарифы были увеличены на 13,4% для всех грузов, кроме угля, а на уголь – на 1,3%, поэтому фактический рост тарифа не всегда совпадает с индексацией. В настоящей статье используются данные об индексации, а не росте тарифов.

Сопоставив данные об индексации тарифов РЖД из Таблицы 1 с динамикой средневзвешенной ставки операторов, мы получим сравнительный график изменения тарифов в регулируемом и нерегулируемом сегментах рынка (Рис.3).

Уверенно стремящаяся вверх, ступенька за ступенькой, линия – это тарифы РЖД, которые устанавливает государство (ФСТ, а после ее упразднения в июле 2015 г. – ФАС России). Вторая линия, которая мечется то вверх, то вниз, подстраиваясь под изменяющийся баланс спроса и предложения, – это динамика цен в нерегулируемом сегменте, динамика ставок операторов.

Какой из этих сегментов лучше подстраивается под рынок, следовательно, является более «эффективно работающим механизмом» с точки зрения потребителя транспортных услуг, из графика очевидно.

Но и сама по себе динамика тарифов или ставок – это еще не самое главное. Главное – какие стимулы в экономике порождает тот или иной «дизайн» тарифной системы.

В последние годы на рынке существовали две противоположно направленные тенденции: конкуренция и профицит вагонов держали цены предоставления вагонов на низком уровне, а решения министерств по принуждению к сокращению вагонного парка (пролоббированные вагоностроителями, но правительство это не оправдывает), наоборот, создавали предпосылки для роста ставок.

Если Правительство РФ ставило целью увеличить тарифную нагрузку на грузоотправителей, то план правительства удался. Теперь, когда вагонный парк стремительно сокращается (Рис. 4), разумеется, ставки должны начать расти.

Нужно ли их теперь регулировать?

Или, перефразируя вопрос, **должно ли правительство снова вмешаться в работу рынка для исправления последствий своего предыдущего вмешательства?**

Правильный ответ: нет.

Потому что только свободное ценообразование передаст по рыночной цепочке нужный сигнал, например, что необходимо снова бороться с дефицитом, но для этого нужен рост ставок, который и будет источником нового сигнала и детонатором нового инвестиционного цикла.

Если начать регулировать ставки операторов, т.е. «запереть» ценовой сигнал, не дать ему распространяться в экономике, то очевидно, что при существующем уровне доходности никакого масштабного спроса на продукцию вагоностроения мы не получим.